

## ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ РОЗМІРУ ПРИБУТКУ В ТАРИФАХ НА ПАСАЖИРСЬКІ АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У статті викладено основні засади методики визначення економічно обгрунтованого розміру прибутку в тарифах на пасажирські автотранспортні перевезення. Обгрунтовано основні фактори, що впливають на розмір прибутку в тарифах на автомобільному транспорті. Надано відповідні рекомендації щодо встановлення економічно обгрунтованих тарифів.

The main fundamentals of methodology of determination the economically grounded sizes of profits in tariffs on passenger motor transportation are given in the article. The main factors influencing of profit margins in tariff on road transport are grounded. The certain recommendations concerning making the economically grounded tariffs are given.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** У сучасних умовах господарювання розвиток сфери транспортних та інших послуг, що належать до галузі міського господарства є важливішим чинником соціальної сфери, розвиток якої підпорядковується головній меті – найбільш повному задоволенню постійно зростаючих потреб членів суспільства. Чим більш стабільні шляхи соціального розвитку, тим динамічніше змінюються людські потреби та структура життєвих благ, покликаних їх задовольняти. А це, у свою чергу, залежить від вдосконалення послуг підприємств автомобільного транспорту, пов'язаного з більш раціональним використанням наявних ресурсів та забезпеченням адекватних цін на послуги.

Важливе місце серед різних важелів економічного механізму господарської політики належить цінам і ціноутворенню, у яких відбиваються усі сторони економічної діяльності. Ціна впливає на виробництво, розподіл, обмін і споживання. В умовах ринкових відносин ціна виступає як сполучна ланка між виробником і споживачем, як механізм забезпечення рівноваги між попитом та пропозицією [1, с.82].

Існуюча політика ціноутворення, у тому числі, в галузі автомобільного транспорту має низку недоліків, як з економічної, так і соціальної точки зору. На практиці, майже не застосовуються ринкові принципи та методи формування цін (тарифів), а традиційні методи також не завжди оптимально використовуються. Найголовнішою проблемою при формуванні тарифів на пасажирські автотранспортні перевезення є планування економічно обгрунтованого прибутку. Така ситуація не тільки погіршує фінансовий стан підприємств і унеможливує запровадження інноваційних технологій, але й здатна викликати додаткову соціальну напруженість у суспільстві.

Таким чином, актуальність досліджень в галузі вдосконалення планування прибутку автотранспортних підприємств визначається необхідністю розробки та реалізації комплексу заходів, спрямованих, перш за все, на підвищення ефективності та оптимізації співвідношення економічних і соціальних чинників їх функціонування.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років.** Різні аспекти питань вдосконалення ціноутворення та планування прибутку для автотранспортних підприємств знайшли своє відображення у працях таких авторів як А. В. Бабак, О. В. Романюк, В. Беренс, П. Хавранек, М. І. Бухалков, В. В. Іваненко, І. А. Єрухимов, Я. В. Литвиненко, І. В. Липенць, І. К. Салимжанова та інших. Безпосередньо питання, пов'язані із тарифами та плануванням прибутку підприємств міського господарства, висвітлювалися у працях таких авторів як І. С. Єремєєв, Є. В. Тіссен, А. Г. Шевченко, В. Б. Хохлов [2, с.105–238].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** На думку авторів статті, в літературі недостатньо розкрито такі принципові питання, як:

- методика планування прибутку автотранспортних підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів;
- економічне обґрунтування розміру прибутку при визначені тарифів на автотранспортні перевезення пасажирів;
- недостатня кількість коштів на оновлення рухомого складу пасажирських автотранспортних підприємств;
- критерії ефективності тарифної політики та коригування розміру прибутку у окремих автоперевізників (деякі з них отримують необґрунтовано великий прибуток);
- соціальні та антиінфляційні обмеження;
- оптимізація термінів та порядку підготовки, розгляду та введення тарифів, а також ціла низка інших питань, перш за все, методичного характеру.

**Постановка завдання.** Виходячи із вищезазначеного, метою статті є комплексне вирішення деяких теоретичних, методологічних та практичних проблем планування прибутку для автотранспортних підприємств, що дозволить створити передумови для проведення більш обґрунтованої, послідовної та виваженої тарифної політики у цій галузі.

Відповідно, предметом дослідження є об'єктивні соціально-економічні закономірності формування прибутку для підприємств автотранспортної галузі і, як наслідок, вдосконалення тарифної політики у цій галузі. Відтак, об'єктом дослідження є прибуток автотранспортних підприємств, його теоретична та методологічна обґрунтованість, а також вплив на соціально-економічні параметри системи «надання послуг – споживачі».

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Відповідність рівня діючих тарифів реальним економічним потребам суб'єктів господарювання є одним із основних факторів, що визначають економічну стабільність і можливість розвитку цих суб'єктів. Водночас забезпечення цієї відповідності стає серйозною проблемою, перш за все у тих випадках, коли рівень тарифів регулюється прямим або непрямым методом. Яскравим прикладом такої ситуації є, наприклад, регулярні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Незважаючи на те, що офіційно регулюванню підлягають тільки тарифи на перевезення у звичайному режимі руху, тарифи на перевезення в режимі «експрес» та «маршрутне таксі» також завуальовано регулюються, оскільки порядок їх введення передбачає обов'язкове погодження з організатором перевезень. Варто зауважити, що діючий тариф не тільки забезпечує (має забезпечувати) компенсацію економічно обґрунтованих витрат і отримання економічно обґрунтованого прибутку. Важливою обставиною є те, що діючий тариф, у прихованому вигляді, по суті визначає структуру реальних витрат і реального прибутку.

Розглянемо, наприклад, середню структуру тарифу на автобусних маршрутах загального користування в м. Одесі. Структура, включена до тарифів на момент введення, виглядала таким чином (модальний рівень тарифу – 2,50 грн.):

1. Загальна собівартість в т.ч.	– 70,9%
1.1. Заробітна плата	– 17,1%
1.2. Єдиний внесок на обов'язкове соціальне страхування (нарахування на ЗП)	– 6,4%
1.3. Паливно-мастильні матеріали	– 33,6%
1.4. Агрегати, запчастини, шини, акумулятори, ін. витратні матеріали	– 5,7%
1.5. Амортизація О.Ф.	– 4,5%
1.6. Інші витрати	– 3,6%
2. Прибуток, усього у т.ч.	– 12,4%
2.1. Чистий прибуток	– 9,5%
2.2. Податок на прибуток	– 2,9%
3. ПДВ	– 16,7%
Усього	– 100,0%

Отже, рентабельність витрат (виробництва) передбачалася на рівні 17,5%. Така структура тарифу повинна була забезпечити мінімально необхідний рівень інвестиційної привабливості, можливість оновлення рухомого складу впродовж 7-8 років та рівень заробітної плати, відповідній галузевій угоді. Однак, основним недоліком цієї структури стало те, що терміни відновлення рухомого складу не відповідали реальному стану, оскільки рухомий склад переважно отримується на основі кредиту або лізингу та строк виплати основної суми не перевищує 5-ти років. Розрахунки свідчать про те, що для виконання цієї умови (при існуючому рівні тарифів), питома вага чистого прибутку мала б становити приблизно 12%, та відповідно, податку на прибуток – 3,6%. Реальна ситуація призвела до таких наслідків:

- офіційна заробітна плата у перевізників не досягла рівня, передбаченого галузевою угодою;
- нецільове використання амортизаційних відрахувань;
- серйозне скорочення темпів оновлення рухомого складу.

Сьогодні, у зв'язку з підвищенням вартості матеріальних ресурсів (наприклад, ГСМ – більш ніж на 20%, порівняно з вартістю, закладеною до тарифу), а також штучним стримуванням зростання тарифів адміністративними методами, ситуація стає критичною. Незважаючи на підвищення мінімальної заробітної плати, офіційна заробітна плата на підприємствах-перевізниках у кращому випадку залишається на колишньому рівні, амортизаційні відрахування повсюдно використовуються як обігові кошти, незважаючи на подорожчання запчастин, шин і акумуляторів витрати за цими статтями скорочуються за рахунок невиконання регламентованих робіт, перш за все, з технічного обслуговування рухомого складу, що впливає, зрештою, і на безпеку перевезень.

Чистий прибуток знизився на 40–50%, що не тільки знижує інвестиційну привабливість, але й практично виключає можливість регулярного оновлення рухомого складу.

Таким чином, питання визначення та своєчасного введення економічно обґрунтованого рівня тарифів (що, у свою чергу, може забезпечити їх оптимальну структуру) є для пасажирських автоперевезень загального користування більш ніж актуальним. При визначенні тарифів, найбільш не проробленим питанням є коректне визначення економічно обґрунтованого прибутку [3, с.9].

На вітчизняних автотранспортних підприємствах близько 90% загальної собівартості підлягає чіткому нормуванню на підставі діючих державних норм і нормативів. Проблеми об'єктивного нормування виникають тільки при визначенні інших витрат. Водночас питання нормування прибутку взагалі ніяк не регламентовано [4]. На практиці прибуток визначають через якийсь самостійно встановлений рівень рентабельності, що на погляд авторів абсолютно некоректно як в ідеологічному, так і в методичному плані. При цьому рівень рентабельності (за замовчуванням мають на увазі рентабельність виробництва, тобто перевезень, розраховану як відношення балансового прибутку до загальної собівартості) встановлюється фіксованим, без урахування умов роботи на конкретних маршрутах і характеризується такими поняттями як «низький» (до 10%), «нормальний» (10–15%) і «завищений» (понад 15%).

Методологічна некоректність такого підходу визначається такими обставинами [5, с.400–525]:

- довільністю якісних оцінок рівня рентабельності перевезень;
- не включається до розрахунку розходження в умовах роботи автобусів різних класів на різних маршрутах;
- не розглядається реальна структура використання прибутку та особливості, пов'язані з різними системами оподаткування перевізників;
- відсутністю методики розрахунку економічно обґрунтованого розміру прибутку.

У свою чергу, ідеологічна некоректність визначається тим, що економічно обґрунтований розмір необхідного прибутку у більшості випадків практично не пов'язаний з собівартістю, а рентабельність при цьому виступає виключно як похідна, яка не прямо характеризує співвідношення поточних та капітальних витрат.

Дійсно, загальна структура використання прибутку містить такі елементи (для підприємств, що використовують загальну систему оподаткування):

- кошти, які використовуються підприємством для поточних внутрішніх потреб ( $Pr_{в.п.}$ );
- кошти, які використовуються на оновлення основних засобів ( $Pr_{о.з.}$ );
- кошти, які використовуються на задоволення підприємницького інтересу ( $Pr_{п.і}$ );
- податок на прибуток ( $H_{пр}$ ).

Доцільно розглянути зазначене питання на прикладі регулярних пасажирських перевезень. Цей вид діяльності зручний для прикладу не тільки завдяки значному обсягу статистичних даних однорідного характеру, але й тій обставині, що відновлення основних засобів (тобто інвестиційна складова) на автоперевезеннях має більш активний та систематичний характер порівняно з іншими підприємствами міського господарства.

Отже, визначимо кожний із елементів структури прибутку.

Аналіз, виконаний авторами по 34 перевізниках м. Одеси і Одеської області, показав, що математичне очікування і, відповідно, середня помилка питомої ваги коштів (у %), які використовуються перевізниками для поточних внутрішніх потреб, складає  $9,62 \pm 1,44$ . Таким чином, з вірогідністю вище 0,95 можна стверджувати, що питома вага цих коштів у загальному обсязі прибутку знаходиться в діапазоні 6,74–12,50%.

Розглянемо питання економічного обґрунтування розміру коштів, необхідних для оновлення основних засобів (в даному випадку рухомого складу). Як відомо, для цього існує 2 головних джерела – амортизаційні відрахування і прибуток. Найбільш об'єктивним та поширеним методом нарахування амортизації при розрахунку тарифів є виробничий [3, с.209]. При цьому, на автотранспорті такий розрахунок проводиться на 1 км пробігу, відтак сума річної амортизації ( $A_r$ ) визначається за формулою:

$$A_r = \left( \frac{B}{L_a} \right) L_r, \quad (1)$$

де  $B$  – первісна балансова вартість (грн.);

$L_a$  – повний амортизаційний пробіг (км);

$L_r$  – річний пробіг (км).

У свою чергу,  $L_a$  визначається як

$$L_a = L_{кр} + \Delta L_{кр}, \quad (2)$$

де  $L_{кр}$  – нормативний пробіг (ресурс) до капітального ремонту (км);

$\Delta L_{кр}$  – додатковий ресурс, який виникає після проведення капітального ремонту та складає для більшості марок автобусів  $0,8 L_{кр}$ .

Проведений авторами аналіз свідчить про те, що термін, протягом якого виконується повний амортизаційний пробіг, переважно залежить від умов роботи на маршрутах та коливається в межах від 8 до 12 років. Водночас переважна більшість автобусів придбається на умовах позики або лізингу, при цьому термін виплати не перевищує 5 років, тобто амортизаційних відрахувань (навіть у випадках їх виключного цільового використання) для оновлення рухомого складу, зрозуміло, не вистачає.

Виходячи з цього, розмір прибутку, який необхідно використовувати на оновлення рухомого складу ( $Pr_{а.з.}$ ), визначається як:

$$Pr_{а.з.} = \frac{B}{T_{кр}} - A_r, \quad (3)$$

де  $T_{кр}$  – термін виплати основної суми позики (лізингу).

Доцільно дослідити питання економічного обґрунтування розміру коштів, які направлені на задоволення підприємницького інтересу. До речі, необхідність формування таких коштів та їх урахування у складі тарифів передбачено на законодавчому рівні (наприклад, ст. 10 «Тарифна політики» Закону України «Про автомобільний транспорт» [4]). Очевидно, що підприємницький інтерес визначається доходністю інвестицій. Виходячи з того, що сьогодні пасажирські автоперевезення представлені на ринку переважно малим та середнім бізнесом, розглядати макроекономічні питання перетоку капіталу в інші сфери діяльності, в умовах даної конкретної задачі, немає сенсу. Практика підтверджує, що порівняння, у даному випадку, проходить на рівні відсотків, які виплачуються на відповідну суму вкладених коштів за банківськими депозитами. Враховуючи те, що автоперевезення є бізнесом з підвищеним рівнем зовнішніх ризиків (технічних, економічних, законодавчих тощо) реальна інвестиційна привабливість виникає, якщо доходність інвестицій в рухомий склад на 2–3 відсоткових пункти перевищує середній розмір доходності за банківськими депозитами. Тоді, розмір прибутку, який необхідно використовувати на задоволення підприємницького інтересу ( $Pr_{ni}$ ), визначається як:

$$Pr_{ni} = B(\%b + \Delta\%)/100, \quad (4)$$

де  $\%b$  – середній % доходності по банківських депозитах;

$\Delta\%$  – додатковий % доходності (як компенсатор зовнішніх ризиків).

Таким чином, чистий прибуток ( $Pr_z$ ) можна визначити як:

$$Pr_z = Pr_{\text{в.н.}} + Pr_{\text{а.з.}} + Pr_{\text{н.і.}} \quad (5)$$

Виходячи з реальної питомої ваги чистого прибутку в структурі тарифу, можна стверджувати, що якщо прийняти питому вагу  $Pr_{\text{в.н.}}$  в  $Pr_z$  на рівні 10%, то можливе відхилення тарифу від економічно обґрунтованого рівня буде знаходитися в межах статистичної похибки, тим більш, якщо врахувати загально прийняту практику округлення тарифів. Тоді,

$$Pr_z = (Pr_{\text{а.з.}} + Pr_{\text{н.і.}})/0,9 \quad (6)$$

Таким чином, балансовий прибуток (при розмірі податку на прибуток – 21%) складе:

$$Pr_{\text{б.}} = Pr_{\text{в.н.}} + Pr_{\text{а.з.}} + Pr_{\text{н.і.}} + H_{\text{нр}} = Pr_z / 0,79 \quad (7)$$

або

$$Pr_{\text{б.}} = \left[ \left( \frac{B}{T_{\text{сп}}} \right) + B(\%b + \Delta\%)/100 \right] / 0,9 \cdot 0,79 \quad (8)$$

На думку авторів, визначений таким чином розмір прибутку можна вважати економічно обґрунтованим, а також таким, що може забезпечити структуру тарифів, яка буде близькою до оптимальної.

Виконані для різних маршрутів розрахунки показали, що використання визначеного таким чином розміру прибутку дає значну розбіжність розрахункової рентабельності перевезень – від 10 до 30%, що підтверджує припущення щодо слабого зв'язку собівартості перевезень з розміром економічно обґрунтованого прибутку.

Додатковим аргументом, який підтверджує це припущення є результати аналізу зв'язку між економічно обґрунтованими розмірами собівартості і прибутку для різних умов роботи на різних маршрутах м. Одеси та Одеської області. Розрахунок собівартості та прибутку проводився на 1 оборотний рейс. Коефіцієнт кореляції між цими двома ознаками

складає 0,46. На думку авторів, навіть таке значення коефіцієнта обумовлено лише тим, що собівартість значною мірою визначається довжиною оборотного рейсу, а на більш довгих маршрутах, як правило, використовуються автобуси, які мають більш високу балансову вартість. Якщо на маршрутах розглядати однотипний рухомий склад, то коефіцієнт кореляції буде ще значно нижчим. Таким чином, вищевикладене повністю підтверджує наведене раніше положення щодо ідеологічної некоректності визначення економічної обґрунтованості прибутку через заданий рівень рентабельності перевезень (виробництва).

Крім того, було проведено ще один аналіз, який був покликаний оцінити рівень ефективності використання економічно обґрунтованих тарифів. В якості узагальненого показника ефективності використовувалась інвестиційна активність, яка визначалась як відношення балансової вартості придбаного за відповідний період рухомого складу до балансової вартості рухомого складу на початок відповідного року. Цей показник розглядався як функція. В якості аргументу розглядався показник, який визначався як відношення діючого рівня тарифу до його економічно обґрунтованого рівня. Варто зауважити, що між моментом введення тарифу і початком проявлення закладеної до нього інвестиційної привабливості існує визначений «лаг», який складає, за оцінками, близько 3-х місяців. Тому часовим періодом при виконанні аналізу приймався квартал, до того ж відповідне значенню аргументу значення функції приймалося з квартальним зсувом «вперед». Аналіз проводився по основних перевізниках м. Одеси за період з 2001 по 2010 роки включно, т.ч. з урахуванням «лагу» було розглянуто 39 кварталів. Як і очікувалося, зв'язок виявився позитивним, а значення коефіцієнту кореляції – високим – 0,74. Таким чином, ефективність використання економічно обґрунтованих тарифів з точки зору інвестиційної привабливості необхідно вважати достатньо суттєвою.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** На думку авторів, потребує уваги ще один, дуже істотний момент. При зміні рівня тарифів завжди необхідно враховувати найважливіше соціально-економічне обмеження, яке полягає в тому, що темпи зростання тарифів не повинні перевищувати темпи зростання рівня доходів населення відповідного міста (регіону) за відповідний період. Інакше кажучи, при фіксованій транспортній рухливості населення, питома вага транспортних (у нашому випадку) витрат в обсязі його доходів не повинен рости. Проведена у цьому зв'язку перевірка підтвердила, що у разі запровадження економічно обґрунтованих тарифів на регулярні пасажирські автоперевезення це обмеження порушено не буде, оскільки темпи зростання тарифів будуть нижчими за темпи зростання номінальних доходів населення за період від моменту введення діючих тарифів до моменту їх перегляду. У статті було запропоновано основні засади методики планування прибутку, що забезпечить економічну обґрунтованість тарифів на перевезення пасажирів та забезпечить необхідний рівень інвестиційну привабливість цього сегменту ринку. Перспективами подальшого розвитку авторами статті стане удосконалення методики визначення економічно обґрунтованої величини прибутку на пасажирські автотранспортні перевезення.

#### **Список використаної літератури**

1. Иваненко В. В. Ценообразование: [учеб. пособ.] / В. В. Иваненко. – Х.: ИНЖЭК, 2003. – 153 с.
2. Васильев О. В. Методология і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: [монографія] / В. В. Васильев. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с.
3. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17.11.2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.
4. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 05.04.2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
5. Осипов В. И. Экономика предприятия: [учеб.] / В. И. Осипов. – Одесса: Маяк, 2005. – 717 с.

Прийнято до друку 19.03.2013